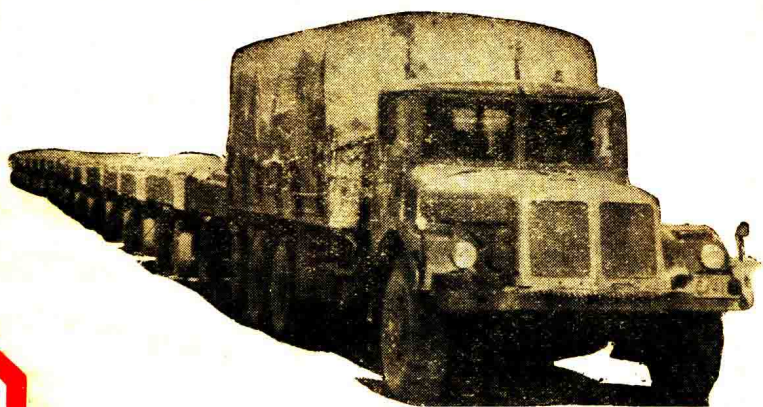


評. 3891
RJC

汽車运输列車化

(文集)



人民交通出版社

891

LC

內 容 提 要

目前全国正蓬勃开展一个汽車運輸列車化的运动，及时总结經驗交流推广，是推动运动发展的重要一环。

本書收集了各报刊杂志中发表的关于汽車運輸列車化問題的指示、社論、經驗总结材料和其他有关文章共十二篇。这些文章論述了在我国普遍推行汽車列車化的合理性，并較詳細地介紹了各地区在推广汽車列車化的經驗体会，用实际資料駁斥了种种保守思想，可供各地汽車運輸部門和有关部门学习和参考。

有关挂車制造的设计和技术問題未列入本書內容。

汽 車 運 輸 列 車 化

(文 集)

*

人 民 交 通 出 版 社 編 輯 出 版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第006号

新 華 書 店 發 行

北 京 外 文 印 刷 廠 印 刷

*

1958年12月北京第一版 1958年12月北京第一次印刷

开本：787×1092 $\frac{1}{32}$ 印張：1 $\frac{1}{2}$ 張

全書：38,000 字 印數：1—8000 冊

統一書號：15044·4228

定價：(9) 0.17 元

87
R

目 录

編者 的話	(2)
中华人民共和国交通部关于积极开展汽車列車化运输的 指示	(3)
关于汽車列車运输問題	
..... 国家經济委员会交通局朱醒西、馬益标、黃郁青	(5)
坚决推行汽車拖挂化	“广西交通”社論(12)
抓紧时机多多制造挂車	“公路跃进报”社論(15)
黑龙江省組織挂車运输的經驗	黑龙江省交通厅(17)
河北省制造鉄木結構挂車的經驗	河北省交通厅(20)
浙江金华地区推行汽車拖挂运输的总结	
..... 浙江省交通厅公路处	(22)
許昌公路运输公司是怎样实现“汽車拖挂化”的	
..... 許昌公路运输公司	(30)
关于汽車列車运输的专题报告	河南省許昌运输总站(35)
在山区公路上試行汽車列車运输的报告	
..... 四川省交通厅、省公路运输工会工作組	(40)
康藏高原跑列車	雅安汽車一队队长 刘廷黔(45)
駕駛汽車列車的点滴經驗	肖卓英(48)

編 者 的 話

目前，在全国公路运输战线上，正开展着一个汽车列车化的运动。

汽车列车化是公路运输的一个革命，是解决当前地方运输紧张，保证钢铁生产的有力措施，也是今后公路运输的发展方向。

现将有关汽车运输列车化的指示、社论和几个地区推行汽车列车运输的总结和有关材料彙編成册，供各地公路运输部门学习和参考。关于这方面的经验以后将继续搜集出版，希望各地及时总结，特别是生产管理和技术管理方面的经验。有关挂车制造的设计和技術問題，另作介绍。

这本小册子里收集的几篇材料，有些我们作了删节，如有不妥之处，请指正。

1958年11月

中华人民共和国交通部关于积极 开展汽车列车化运输的指示

交公运(58)藩字第二五三号

各省、市、自治区交通厅(局)：

整风运动以后，公路运输职工解放了思想，敢想敢说敢干，各地纷纷涌现汽车拖挂列车的新纪录。拖载在100吨以上的汽车列车已先后在广东、北京、广西、黑龙江、福建、上海等地出现，其中柳州公路运输局已创造了拖载182吨的高产记录。四川拖挂列车行驶在康藏高原已越过海拔4150公尺的折多山，青藏公路局汽车列车也已行驶在世界屋脊的唐古拉山和崑崙山上。这些列车卫星的连续出现，大大打破了迷信，促进了全国列车化的推行，挂车数量飞跃增长。今年6月底全国挂车只有4701辆，8月为8000余辆，9月底猛增为20000辆，10月中旬已达24000辆。汽车拖挂列车在当前紧张的运输中起了重要作用。不少省、市、自治区由于大量使用挂车，以及发挥社会运输工具的潜力，10月份运力已比8月分翻了一番以上，而且还在不断上升。

各地实践证明，在我国现有的公路和车辆条件下，汽车列车化完全可以普遍推行。某些有陡坡急弯的道路，只要加以改善，列车也就可通行无阻。

列车运行的技术速度在多拖时是会降低的，但从运输速度来看却提高很多。四川以汽车列车拖载84吨行驶成都至灌县一次，就完成了相当于一辆3.5吨载重汽车半月的运量；北京汽车列车拖载64吨。技术速度只达单车的三分之一，但载运吨数却相当于单车的14

倍；由于运输速度快，货流加快，从国民经济要求来看，也是十分合算。从运输企业经营来说，汽车列车还可以大大降低运输成本。浙江杭州初步计算，拖挂后运输成本每吨公里由1角3分降为9分；河南许昌运输公司估算，列车比单车成本降低53%。

这些实例有力地驳倒了怀疑论者和条件论者。也说明了汽车列车化不只在运输紧张时应该推行，即使在正常的运输情况下也应推行。列车化运输是符合多快好省精神的，是公路运输发展的方向。全国公路运输部门要紧紧依靠当地党委领导，发动群众，扫除一切障碍，全面推行列车运输。为此各地应做好以下工作：

1. 依靠群众，大量制造挂车。目前挂车数量尚少，远远不能适应列车化的要求，明年新车大量增加，同时机关企业自用货运汽车和农业拖拉机组织参加运输后，所需挂车为数更巨。必须依靠群众，大胆创造，就地取材，自力更生。浙江、江西、湖南、河北、河南等地已大量创造竹木结构挂车，云南、四川等地用铸铁、铸钢制造钢轡都已取得一些经验。河北试用木制轮胎、钢轡，也是解决目前钢材困难的一种措施。关于竹木结构挂车和刹车问题，我部已将9月份南昌挂车制造现场会议的有关资料印发，希各地参考，因地制宜继续创造。河北、河南发动专区、县、社大造挂车，铁匠、木匠大显身手，都是立竿见影的有效办法。

在大量制造挂车中要对已制成的挂车进行一次技术鉴定，克服缺点，保证列车安全运行。今后制造挂车，并希在全专区或全省内对某些主要部件如轮轴、轴头、滚珠、挂钩等逐步统一规格，以便将来互换修理。对于挂车并应做到坚固适用。已制成的挂车应尽快投入运输生产，并加强挂车的保养工作，尽量提高挂车完好率和工作率。

2. 抓管理，抓装卸。过去单车运行的运输组织和管理方法对于列车运行已不尽适合，必须从列车化的运输特点出发，立即改进。例如对货源繁多的运输干线，或货物集散枢纽点可设置中转货场，

列車到場象火車一樣甩挂，以加速主車周轉。由貨場至貨主收貨點可使用小搬運工具送貨，由貨場至鄉村支綫可由民間工具接轉。各地還可採取各種不同形式創造更多的經驗，以體現列車化運輸的優越性。

裝卸遲緩是目前突出的薄弱環節，如不解決，對推廣列車運輸影響很大。各地貨場除加強組織裝卸力量外，應立即推行土機械化作業，查定新的裝卸時間定額，督促實施。貨場狹小的應加擴充，並改進現場管理，克服堵塞窩車。由貨主部門裝卸的必須加強聯系協作，編好運行作業計劃，推廣安徽淮北公路運輸局第二車隊在烈山至符離集公路綫實行定點定時專綫運輸的經驗，以便及時安排好裝卸力量和理貨工作，避免車等人、人等車的脫節現象。

3. 對於列車的技术操作和保養，應不斷研究解決，進一步總結經驗，互相交流推廣。目前嚴冬將至，要做好冬季行車的准备工作。氣候較冷地區要特別注意列車在冰雪道路行駛时的技術措施與防滑措施。

各地對推行列車化已作了很大努力，在現有基礎上，我部要求今年底全國要達到一車一挂以上，並在機關企業汽車中也大力推廣挂車。明年全國平均要達到一車三挂，任務是艱鉅的，但只要抓緊小土群方針，依靠群眾，大膽地創造，狠狠地推廣，正如廣西百色公路運輸局所提出的“車不夠造車，路不好修路，人不行進行教育”，下定決心，汽車列車化就一定能夠在全國開花結果。

交通部

1958年11月13日

關於汽車列車運輸問題

國家經濟委員會交通局 朱醒西 馬益標 黃郁青

今春以來，在全國公路運輸戰綫上，一個汽車列車化的運動正

在形成。不少地区的公路运输部門先后創造了用汽車大量拖帶掛車的新紀錄；九月份，黑龍江省齊齊哈爾汽車運輸公司更創造了一車拖帶78輛掛車、載重166吨和廣西柳州交通運輸局創造了一車拖帶52輛掛車、載重187吨的最新紀錄。這是中外汽車運輸史上的奇跡。從而大大解放了人們的思想，改變了人們對汽車的舊概念，汽車已不僅是一種本身載運的工具，更重要的成了牽引工具。

根據各地推行汽車列車運輸的經驗和我們在山西、河南、江蘇、浙江等省實地考察的結果，認為：汽車列車化是公路運輸的一個革命，為充分發揮汽車的運輸潛力開辟了一條廣闊的道路，能夠迅速提供大量的運輸能力，是解決當前地方運輸緊張、保證鋼鐵生產的有力措施，也是今後公路運輸的發展方向。

一、汽車列車運輸在我國能普遍推行，在坡陡彎急的山區公路上，拖載量可達主車裝載量的一倍到兩倍；在一般公路上，拖載量更可以增加幾倍

過去，交通部曾一再指示各地推行汽車拖掛運輸，但到今年四月止，全國掛車的數量僅有5000輛左右，只占專業貨運汽車的十分之一。有些省還閑置着掛車任憑風吹日曬、無人過問。這主要是由於“條件論”和“懷疑論”者的保守思想在作祟。“懷疑論”和“條件論”者認定汽車拖掛運輸在我國不能普遍推行。有的說：“坡陡彎急路不平，汽車拖掛怕不行”；有的說：“牽引力大的車子能拖，小車子怕不能拖”，“汽油車能行，石炭車、木炭車不行”，“短距離可以，長途不行”；甚至還有人把汽車拖帶掛車說成是“大人帶着小孩跑”，根本不行。所有這些論調都是沒有根據的、站不住腳的。

根據我們實地考察的情況：

太原市運輸公司用一輛大依發型汽車拖帶七個掛車的列車，在太原市郊一條路面坎坷不平并有連續急彎（半徑10~15公尺）的簡

易公路上，也能安全行駛。轉彎時，由於掛車上裝有轉盤，每節掛車輪迹的位移僅七、八公分左右。這就說明：只要單車能通過，列車一般也能通過。

九月間，在杭州至孝豐的山区公路上，用一輛解放牌汽車拖帶六噸、三噸的掛車各一輛，共載重12½載噸，在雨天安全翻越幽嶺（坡度：一般的是6~9%，最陡的為13%；彎道：在約四公里的長度內拐三十個彎，最小半徑10~15公尺）；用一輛司蒂倍克型木炭車（裝有前加力設備）拖帶六噸、三噸的掛車各一個，共載重13噸，也安全通過了幽嶺。

河南許昌公路運輸公司用一輛斯可達型汽車，拖帶五個三噸半的掛車，共載重24噸，在許昌至方城約120公里的公路上，試行了長途運輸，運行情況良好。目前，這條公路上，汽車拖帶兩三個掛車從事長途運輸的已很普遍；連經過多次改裝的一輛1938年製造的舊汽車也拖帶三個三噸半的掛車經常運輸。

另外，各地也進行了很多汽車列車運輸的試驗。如：四川省在六月間曾用一輛萬國型十輪汽車拖帶兩個三噸的掛車，共載重11½噸，在丘陵起伏和高山陡坡的公路上，不分晴天、雨天、白天和夜晚，行駛了一個月，爬過很多的10~14%陡坡，最大的到17.5%，翻過連續十二公里上坡的“土地關”（峨眉境內），下過九公里長的連續彎道大坡，運行情況良好。最近，雅安汽車一隊又用一輛大道奇型汽車拖帶一個三噸的掛車，共載重8½噸，行駛在世界屋脊的康藏公路上，跨過了海拔三、四千公尺的二郎山、折多山。

這些事實，有力地駁倒了“懷疑論”和“條件論”。

近幾個月來，汽車列車運輸有了較快的發展，截止九月底，全國已有掛車兩萬輛，比四月份增加了三倍。這主要是由於在工農業生產大躍進的形勢下，迫切要求運輸部門迅速地提供大量的運輸能力；公路運輸職工，通過整風運動，大大提高了階級覺悟；並經過

汽車列車運輸的試驗，破除了迷信；特別是由于各地黨政領導的重視和大力支持的結果。目前，公路運輸職工對實現汽車列車化，充滿了信心，干劲十足。據汽車司機同志告訴我們：以往，他們一般的也都不願意拖帶掛車，怕麻煩，怕不安全，怕損壞汽車機件；有的寧可由主車承擔掛車的運輸任務而不願拖帶掛車；甚至有的還任意將掛車拖壞。現在，他們都爭着拖帶掛車，並以多拖為榮，出車時不帶或少帶掛車，感到是浪費、不光采，或怕群眾指責為不躍進。我們在杭州區公路運輸局孝豐段時，看到司機殷茂同志貼出大字報質問：“××號木炭車改為汽油車後，為什麼還只拖帶一個三噸的掛車，而不拖得更多一些？”這充分表達了廣大公路運輸職工對實現汽車列車化的要求。現在，各地都計劃大搞汽車列車運輸，如：山東省計劃到年底達到一車三挂；許昌公路運輸公司還提出了“變汽車為機車，年底實現一車五挂”的豪邁口號！

二、採用依靠群眾、就地取材、自己武裝自己的辦法，迅速地大量製造掛車

發展汽車列車運輸，當前最為重要的是迅速地大量製造掛車。我國現有四萬多輛專業貨運汽車，明年還要大量增加，如果普遍地拖帶兩個以上的掛車，並加上必要的周轉數，就需要幾十萬輛掛車；另外，再加上機關、企業貨運汽車和農業拖拉機實行拖帶所需的掛車，數量就更大。

據我們了解，目前各地在解決掛車問題上，有兩種不同的作法。一種是依靠群眾、就地取材、自己武裝自己。在掛車製造能力方面，浙江、山西、河南等地的汽車保修部門積極提高車輛的保修效率，騰出力量大量製造掛車。僅太原市兩個汽車隊（共有130輛汽車）即具有每月自制50輛掛車的能力。在鋼材等材料供應較困難的情況下，各地就大量製造竹木結構的掛車。浙江省用毛竹彈簧代替鋼板彈簧，用木梁、木軸代替鋼梁、鋼軸，還準備試制木質輪圈。許

昌運輸公司的同志們去浙江學習了製造毛竹彈簧掛車的經驗，但是本省不出產毛竹，他們就根據一根桑木扁担可以挑一、兩百斤重不折斷的道理推測，用桑木也可以做彈簧，終於試制成功了桑木彈簧掛車，使用情況比毛竹彈簧還好些。北京和許昌等地的運輸部門還大膽創造，最近又試制成功用橡膠做的气囊彈簧，負荷性和彈性均為良好。有些公路運輸部門還多方面與有關部門聯系、協作，搜集舊廢材料，製造掛車。北京市運輸公司發動職工群眾，“變營業員為採購員”，搜集到500多噸鋼材，可解決300多輛掛車的材料。許昌公路運輸職工利用休息時間，協助當地機械廠運輸機器，機械廠就幫助他們配制掛車零件。在解決製造掛車資金的問題上，許昌運輸公司採用從加速本企業的流動資金周轉中抽出部分資金，利用貨主預付運費，以及向銀行短期貸款等辦法，均行之有效。有些運輸部門還同縣里協作，由運輸部門派汽車，縣里自制掛車，進行運輸。這種作法，可以發揮地方的積極性，迅速地大量製造掛車，值得仿行。另一種是在鋼材等材料供應較困難的情況面前束手無策，單純地依靠和等待上級解決。如有些運輸部門雖然早就試行了汽車列車運輸，但掛車增加得很少，由此可見，採用前一種作法，掛車就能製造得多些快些，能夠立竿見影，是行之有效的辦法。

要迅速地大量製造掛車，還必須進一步依靠地方、依靠群眾，把縣、社的力量都調動起來；同時，對地方自制比較困難的鋼圈、輪軸、輪胎、掛鉤等必需的部件，需要有關工業部門大力支持。

三、汽車列車運輸符合多快好省的要求，是解決當前地方運輸緊張的有力措施，也是公路運輸的發展方向

長期以來，人們只是單純地把汽車看成是一種本身載運的工具，事實證明：汽車的拖載能力遠遠超過自載能力（汽車的牽引潛力很大，滿載的汽車，在良好的路面上中速行駛時，發動機的最大功率只利用了20~25%），它更重要的是一種牽引工具。這就從根

本上改变了人們对汽車的原有概念。这种認識的改变，对公路运输事业的发展，将有着极其巨大的意义。

根据各地經驗，汽車列車运输已初步地显示了如下的优越性：第一，汽車列車化，通过“土洋”結合、依靠群众的办法，把汽車和各地大量自制的挂車結合起来，能够充分利用汽車的牵引能力，迅速地提高运输能力。由于挂車制造简单，所需材料除輪胎、鋼圈、輪軸等部件外，大多可以采用竹木代用品；各地，特别是公路运输部門都有自制的能力，因此，就有可能采用群众运动的办法大搞挂車。河北省开展了群众性的万輛挂車运动，挂車增加很快；山东省在九月份即增加了2000多輛挂車，使运输力得到成倍的增长。第二，节约鋼材和投資。制造一輛四吨的解放牌汽車需要優質鋼2250公斤和普通鋼500公斤，而制造同样吨位的竹木結構挂車只需鋼材300~600公斤；一輛解放牌汽車的造价可以造四、五輛同样吨位的竹木結構挂車。第三，增加挂車，不需要增加駕駛人員，可大量节省人力。第四，成本大大降低。許昌运输公司用大依发型汽車拖带一个挂車的单位成本，就比单車降低53%；杭州區公路运输局推行汽車拖挂运输以来，每吨公里的成本約降低一半。第五，节约燃料。根据太原市試行汽車列車运输的情况，每吨公里的耗油量較单車降低63%。

目前，全国交通运输的形势十分紧张，运力严重不足，不少地区已由于运输跟不上，开始影响到鋼鉄“元帥”的升帳。为此，充分發揮現有設備的潜力，迅速提高运输能力，保証鋼鉄生产，已成为当前最为重要的任务，而大量制造挂車，尽速地发展汽車列車运输，則是解决地方运输紧张的有力措施。目前，这方面的潜力还很大，到九月底止，全国現有的专业貨运汽車，拖带挂車的平均还不到一半，机关、企业貨运汽車还很少拖带挂車，如果能够实现車車拖挂，一車多挂，运输能力就能够翻几番。

我們还可以进一步設想：以汽車列車化作为我国公路运输今后的发展方向。在汽車牵引能力許可的情况下，象火車一样尽可能地多拖；在发展貨运汽車的同时，也象生产铁路車輛一样，大量地制造挂車；在貨源固定的运输綫路上，可以考虑修建汽車列車运输的专用公路；今后修建公路，也考虑到汽車列車运输的需要。这样，就有可能在尽快的時間内，实现我国公路运输的机械化，以迅速改变长期以来民間工具占优势的落后状况。根据各地的經驗，这种設想，在我国是有条件实现的。

有些人認為，汽車列車化只能多拉不能快跑，是多“慢”好省而不是多快好省，且不符合汽車运输快速、灵活的特点，因而汽車列車运输不是发展方向。誠然，在我国現有公路的情况下，汽車列車一般采用中速行車，即时速20~25公里，車輛的技术速度在某些地区稍有降低，但由于列車拉的貨几倍乃至几十倍于單車，貨物的运输速度却是大大地加快了。許昌运输公司用一輛斯可达型汽車拖帶八个四吨的挂車，共載貨40吨，时速22公里，相当于八輛解放牌汽車运量的总和。而且，我們相信：只要改善道路状况和汽車拖挂的条件，提高駕駛操作技术，汽車列車的技术速度同样是可以提高的。

还有人認為，汽車列車运输用作解决运输高峯可以，并非久計，因为現有貨場狹小，道路条件差，行駛不便，貨主也不願意。这是一种消极平衡的观点。我們認為，應該采取积极平衡的态度，努力改进装卸工作以及貨場、道路等条件，来适应汽車列車运输的需要。

四、汽車列車化要求公路运输的各个环节必須迅速跟上去

汽車列車化，引起了公路运输各个环节一系列的变化，原有的一套生产、技术管理办法已經不再完全适用，对公路建設和汽車制造也都提出了新的要求。在目前，特別应抓紧解决提高駕駛操作技

术和装卸問題。

在駕駛操作方面，駕駛單車的經驗已經不完全适合于駕駛列車，特別是在上坡、下坡、會車時，都要求新的駕駛技術。八月底，我們乘坐用大依发型汽車拖帶四個掛車的貨運列車，行駛在鄭州至密縣的公路上時，由于下坡車速過快，車尾橫向搖擺，碰在樹上，翻掉了三個掛車。這雖然是個別情況，但也是一個很明顯的例子。因此，應特別注意研究總結汽車列車的駕駛操作經驗，培養和提高現有司機駕駛列車的技術。

為了充分發揮汽車列車運輸的效率，還必須大力改進裝卸工作。九月間，我們在浙江孝豐縣的姚村，看到一列拖帶兩個六噸掛車共載重16噸的列車，裝貨時間化了五個小時，大大影響了汽車列車的運輸效率。解決裝卸問題，應考慮將運輸部門的固定裝卸工人和各地人民公社的勞動力結合起來，做到車輛一到就能夠及時裝卸；並可以採取增加掛車實行循環拖帶的辦法。

此外，原來以車噸產量和車日行程考核汽車運輸效率的辦法亦應研究改變。考核的指標不但要能反映汽車本身的載運效率，而且應該反映它的拖載效率，以促進汽車列車運輸的發展，公路運輸部門同有關部門還應加強協作配合，共同為實現汽車列車化而努力。

（原載1958年“汽車”第11期）

堅決推行汽車拖掛化

由于鋼鐵工業飛躍發展，農業豐產衛星遍地高升，目前大小車站日夜忙碌，物資運輸量疾速增長。儘管汽車運輸已經由一班制改為多班制，但是吞吐貨物依然川流不息源源湧來，各站大有應接不暇之勢。為了適應運量大而分布廣、時間緊而运力缺的緊張形勢需要，雷厲風行地實現區交通運輸系統技術革命躍進大會提出的大搞

汽車拖挂運輸，是各局、站当前刻不容緩的头等大事。

“汽車拖挂化”是我区有史以来最广泛、最深刻的一場交通運輸技术大革命运动中的一项主要内容。这个措施办法具体，方向鮮明，是解决当前运力不足的行之有效的最好方法。最近以来，不少局、站已經做出了許多令人鼓舞的成績，显示了汽車拖挂運輸的优越性。除了柳州交通運輸局放出的挂車长龙儼重102吨，一馬当先打破全区汽車拖挂最高紀錄外，其他各局和所屬各站也急起直追，許多职工为了赶制挂車而彻夜不眠，許多領導干部为了大搞拖挂運輸而日夜策划。大家都用最大的干劲大搞拖挂運輸，这个現象极为可喜。

但是也要指出，还有个別同志对汽車拖挂化意义認識不足。由于思想还未彻底解放，目前一些錯誤的和保守的看法和論調还是存在。他們說广西是山区啦，坡陡弯急啦，制挂車的木料少啦，輪胎缺乏啦，还有什么啦。所有这些論調在詞句上不外是強調困难，而實質上就是打退堂鼓。

要指出，打退堂鼓是十分可恥的事情。碰到一点点困难就退縮不前的人，在那些干劲冲天的同志面前，难道不覺得臉紅嗎？更要指出的是：这些少数人所謂的“困难”，完全是迷信思想在作怪。困难是完全可以克服的，在思想解放了的人們面前，什么困难的大山都可搬倒，什么困难都是微不足道的东西。

几个月以来，山区进行拖挂運輸已經在各地屢試成功。最近崇左站又用一輛万国牌汽車拖挂四輛儼重1.5吨的挂車在山巒重迭的崇天綫上行駛成功。挂車一路上翻过高坡大坳，拐过小弯大弯，行駛了94公里，运行情况良好。又有人說，挂車要解放、万国、道奇車才能拖得动，福特車牽引力小有問題。可是事实在大声說沒有問題。柳州局司机屈时坤用一輛福特拖带三輛挂車，儼重12吨試行成功，就是很好的証明。“汽車拖挂化”可以推行早已成为定論，現

在已經不能再停留在試驗階段，而應該大搞特搞，全面搞，處處搞。沒有上馬的應立即上馬；已經上馬的要快馬加鞭，堅決反對“慢慢來”。各局、站一定要在國慶前後做到一車一挂或一車多挂，要挂車不但在城市街道行駛，而且也要在鄉村公路飛馳。邕寧局在國慶節前準備做到一車一挂，這個決定很好，值得各局效倣。

為了達到“汽車拖挂化”的預期目的，今年全區生產挂車2,000台的任務一定要全部完成或超額完成。最近，各地在製造挂車中出現了許多不畏困難的事跡，千萬職工發揚了躍進時代的英雄氣概。邕寧局為了解決製造挂車的木材問題，中共保修廠总支書記呂新家親自率領了一百多工人、幹部，遠征到遠離南寧的五塘荒山中搬運。他們翻山涉水，露宿風餐地苦戰了幾晝夜，終於把木頭運到南寧。這種不辭勞苦的共產主義風格，值得大家欽佩。這種依靠群眾自力更生的精神值得我們學習。

大搞“汽車拖挂化”的號角吹響了！我們應該在技術革命的道路上沖鋒陷陣，奪取挂車埋伏著的潛力。各局、站的領導同志應身先士卒，全力以赴地指揮戰鬥。各局應專門組織力量，加強大搞汽車拖挂運輸中的思想領導和技術指導。組織的形式，可仿照區內指導煉鋼的“鋼鐵醫療隊”一樣成立“挂車醫療隊”。“挂車醫療隊”的任務是醫治一切和汽車拖挂化相抵觸的思想；醫療主車、挂車一切技術上的毛病缺點（比如有些地區挂車損壞大，使用率不高，主要原因是技術問題和道路問題）。這就要求各級領導同志經常深入現場，掌握情況，發動群眾對症下藥，務使“汽車拖挂化”運動朝氣蓬勃地开展起來。只有這樣，我們的鋼鐵器材和鋼鐵產品才能馬不停蹄地奔到各方工地；我們的糧食和其他物資才能毫不阻擋地運到需要的地方。

（1958年9月17日“廣西交通”第74期社論）

抓紧时机多多制造挂车

九月以来，钢铁生产猛增，万吨省、千吨县不断涌现，加上今年秋粮大丰收已成定局，公路运输任务必将显得更为紧张。近几个月来，各地公路运输部门的职工，在党的正确领导下，鼓足干劲，力争上游，加倍地完成了计划运输任务，以发展挂车为例，速度之快，是史无前例的。在七至九月的三个月当中，就发展了15400多辆，相当于增加11000多辆载重四吨的汽车运力，因而对保证钢铁元帅升帐和促进工农业生产大跃进起了一定作用。虽然如此，但运力的增加还远远赶不上运量的增长。因此，还必须继续大力制造挂车。经验证明，发展挂车不仅投资少、成本低、制造容易，而且收效也快，是挖掘运输潜力，满足当前的需要，解决运力不足的有效措施。

当然，发展拖挂运输并不是一帆风顺的。过去曾有人怀疑过，在高原地区和山区的公路上不能拖带挂车，然而，事实却无情地把这些怀疑论者完全驳倒了。青藏公路局就以汽车拖带挂车翻过了唐古拉山和崑崙山；四川雅安运输公司也以大道奇卡车，拖带了双轴三吨挂车，翻越了世界著名的二郎山和折多山，往返于雅安、道孚之间。也有少数人顾虑重重，缩手缩脚，认为“道路的改善还跟不上去”，虽然这是事实，可是他们却没有认识到这是暂时的现象。河南禹县发动全民修路，两天之内，就修筑了主要公路干线128公里，并且全部路面石子化。此外，也还有少数人认为汽车不能拖挂太多，这也是缺乏根据的。在世界屋脊的青藏高原上，汽车已拖带四辆双轴挂车，畅通无阻。继北京市拖挂46辆双轴挂车之后，广西创造了拖带50辆双轴挂车的纪录：最近黑龙江省又放出一颗卫星，雅斯牌汽车拖带78辆双轴挂车，载重166吨。特别值得一提的，是挂